

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Emine Demirbüken-Wegner (CDU)

vom 01. März 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. März 2017) und **Antwort**

Verkehrssituation Kurt-Schumacher-Platz, Scharnweberstraße und angrenzender Straßen

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1: Welche Erkenntnisse liegen dem Senat hinsichtlich Schadstoff- und anderer Umweltbelastungen durch den Straßenverkehr im Bereich Kurt-Schumacher-Platz, Scharnweberstraße und angrenzender Straßen vor?

Antwort zu 1: Zur Luftqualität:

Die Luftschadstoffbelastung im Bereich Kurt-Schumacher-Platz, Scharnweberstraße und angrenzender Straßen wurde für das Jahr 2015 mit einem vom Umweltbundesamt vorgeschlagenem Rechenmodell simuliert. Laut Modellrechnung sind die höchsten Luftschadstoffbelastungen am Kapweg zu erwarten. Dort werden für das Jahr 2015 ein Stickstoffdioxid-(NO₂)-Jahresmittelwert

von 42 µg/m², ein Feinstaub-PM₁₀-Jahresmittelwert von 31 µg/m³ und ein Feinstaub-PM_{2,5}-Jahresmittelwert von 20 µg/m³ simuliert. Der Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit für NO₂ und PM₁₀ beträgt 40 µg/m³ im Jahresmittel. Bei einem PM₁₀-Jahresmittel von über 30 µg/m³ muss davon ausgegangen werden, dass der PM₁₀-Kurzzeitgrenzwert überschritten wird. Dieser besagt, dass nicht häufiger als 35mal pro Kalenderjahr ein PM₁₀-Tagesmittelwert von über 50 µg/m³ erreicht werden darf. Der Grenzwert für PM_{2,5} liegt bei 25 µg/m³ im Jahresmittel. Weitere hoch belastete Straßen, an denen zumindest der Tagesgrenzwert für PM₁₀ nicht sicher eingehalten wird, jedoch die berechneten NO₂-Jahresmittel nicht über 40 µg/m³ und PM_{2,5}-Jahresmittel nicht über 25 µg/m³ liegen sind:

Name des Straßenabschnittes	NO ₂ -Belastung (Jahresmittel in µg/m ³) Prognose 2015	PM ₁₀ -Belastung (Jahresmittel in µg/m ³) Prognose 2015	PM _{2,5} -Belastung (Jahresmittel in µg/m ³) Prognose 2015
Ollenhauerstr.	40	31	21
Scharnweberstr.	37	29	19
Gotthardstr.	37	30	20
Eichborndamm	36	30	20

An einer Straßenlaterne am Eichborndamm 23-25 in Berlin, Wittenau, wird mit einem vereinfachten Messverfahren zudem NO₂ und PM₁₀ gemessen. Für 2015 wurden für NO₂ 41 µg/m³ und für PM₁₀ 25 µg/m³ als Jahresmittel ermittelt.

Der lokale Straßenverkehr trägt in Berlin maximal 70 % zu der lokalen NO₂-Belastung und maximal 44 % zu der lokalen PM₁₀- und PM_{2,5}-Belastung bei. Der Rest verteilt sich auf übrige, nicht lokale NO₂ bzw. PM₁₀ und PM_{2,5}-Quellen.

Zur Lärmbelastung:

Für die Beurteilung der Lärmbelastung wurde der Untersuchungsbereich auf die vier, von der Kreuzung Kurt-Schumacher-Platz abführenden Hauptverkehrsstraßen bis zur nächsten größeren Kreuzung festgelegt, da hier die höchsten Lärmbelastungen zu erwarten ist.

In diesem Bereich sind jeweils beidseitig der Straße die maximalen Fassadenpegel an der Wohnbebauung, verursacht von den verschiedenen Verkehrsträgern (kommunale Straße, BAB und Bundesstraße, Flugverkehr Tegel, Eisenbahn (S- und Vollbahn), kommunale Bahn (U- und Straßenbahn)), aus der Lärmkartierung 2012 ausgewertet worden.

Gelistet sind die maximalen Gesamtlärmpegel, gemittelt über 24 Stunden (L_{DEN}) sowie über die Nachstunden

von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr (L_N), sowie der jeweilige Hauptemittent:

Straßenabschnitt	L_{DEN} in dB(A)		L_N in dB(A)	
	Gesamt: Hauptemittent:		Gesamt: Hauptemittent:	
Scharnweberstraße bis zur Kreuzung Eichborndamm	Gesamt:	74	Gesamt:	64
	Flughafen Tegel:	73	Straße:	63
Scharnweberstraße/Müllerstraße bis Londoner Straße	Gesamt:	76	Gesamt:	66
	Tegel und Straße: je	74	Straße:	66
Ollenhauerstraße bis Humboldtstraße	Gesamt:	79	Gesamt:	71
	Straße:	79	Straße:	71
Kurt-Schumacher-Damm bis zur Autobahnabfahrt Kurt-Schumacher-Platz	Gesamt:	75	Gesamt:	65
	Tegel und Straße: je	73	Straße:	64

Bereits mit dem Lärmaktionsplan Berlin 2008 wurden Schwellenwerte für die Dringlichkeit von Maßnahmenprüfungen in zwei Stufen definiert, die auch weiterhin ihre Gültigkeit haben:

1. Stufe: 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts - bei Überschreitung dieser Werte sollen vorrangig und möglichst kurzfristig Maßnahmen zur Verringerung der Gesundheitsgefährdung ergriffen werden.

2. Stufe: 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts - diese Werte wurden von der Lärmwirkungsforschung als gesundheitsrelevante Schwellenwerte ermittelt und dienen im Rahmen der Vorsorge als Zielwerte für die Lärminderungsplanung.

Frage 2: Welche Maßnahmen plant der Senat, um in diesem Bereich Belastungen zu reduzieren?

Antwort zu 2: Zur Reduzierung der Luftbelastung:

Der Senat plant derzeit keine zusätzlichen zu denen im Luftreinhalteplan 2011-2017 und im Lärmaktionsplan 2013-2018 beschlossenen Maßnahmen, die ausschließlich den Bereich Kurt-Schumacher-Platz, Scharnweberstraße und angrenzender Straßen betreffen.

Der derzeit gültige Luftreinhalteplan 2011-2017 enthält eine Vielzahl von Maßnahmen im Verkehrssektor, die schrittweise umgesetzt werden und stadtweit zur Verbesserung der Luftqualität beitragen.

Vorrangig umgesetzt werden sollen im Jahr 2017 folgende Maßnahmen:

- Sukzessive Umstellung der Dienstfahrzeugflotte auf Hybrid- und Elektro-Kfz und verstärkte Nutzung von Dienstfahrrädern und Carsharing-Fahrzeugen
- Nachrüstung von weiteren ca. 270 BVG-Bussen mit Stickoxidminderungskatalysatoren
- Erhöhung der Beförderungskapazitäten im ÖPNV
- Anordnung von Tempo 30 an weiteren schadstoff- und lärmbelasteten Hauptverkehrsstraßen mit dem Ziel der Verstetigung des Verkehrsflusses auf einem stadtverträglichen Geschwindigkeitsniveau

- Weiterer Ausbau von Radverkehrsanlagen
- Weiterer Ausbau von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge

Der derzeitige Luftreinhalteplan hat eine Laufzeit bis 2017, sodass derzeit eine Überarbeitung erfolgt mit dem Ziel, weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität zu identifizieren und zu beschließen.

Zur Reduzierung der Lärmbelastung:

Geeignete Maßnahmen zur Bekämpfung des Straßenverkehrslärms sind beispielsweise straßenräumliche Maßnahmen oder der Einbau lärmindernden Asphalts sowie das Berliner Schallschutzfensterprogramm. Straßenräumliche Maßnahmen werden mit den zuständigen Straßenbaulastträgern entwickelt und können vielfach nicht vom Berliner Senat eigenmächtig umgesetzt werden. Im benannten Bereich sind derzeit keine konkreten Maßnahmen geplant.

Lärmarten, bei denen die Zuständigkeiten nicht beim Land Berlin liegen (Bundesstraßen, Bundesautobahnen, S- und Vollbahnen), werden von den zuständigen Stellen bearbeitet. Der Berliner Senat ist bemüht auf die zuständigen Stellen einzuwirken, um bestehende Lärmprobleme zu lösen.

Frage 3a: Welche konkrete Ursache haben nach Kenntnis des Senates die sich täglich dort auf einer Länge von bis zu einem Kilometer und mehr bildenden Rückstaus?

Antwort zu 3a: In den Spitzenstunden verkehrsstarker Werkstage tritt an dem Knotenpunkt eine Überlastsituation ein, die ihren Grund in den hohen Zuflusszahlen der zuführenden Hauptverkehrsstraßen hat. Ein höheres Verkehrsaufkommen ist häufig bei parallelem dichten bis stauenden Verkehr auf der Bundesautobahn A 111 festzustellen. Stauerscheinungen in der beschriebenen Länge (bis zu einem Kilometer) sind dabei aber eher die Ausnahme. Der Abfluss nach dem Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Platz über den Kurt-Schumacher-Damm (Richtung Charlottenburg ab Anschlussstelle Bundesautobahn) und über die Afrikanische Straße / Müllerstraße

(Richtung Mitte ab Kapweg) ist nach den jeweiligen Knoten im Allgemeinen gewährleistet.

Frage 3b: Hält der Senat die Staus für vermeidbar und falls ja, welche konkreten verkehrlichen Maßnahmen zur Staureduzierung sind seitens des Senats vorgesehen?

Antwort zu 3b: Zu den jeweiligen Verkehrsspitzenzeiten müssen Verkehrsteilnehmer auch mit Störungen im Verkehrsablauf rechnen. Kommen darüber hinaus noch weitere verkehrliche Einschränkungen wie Baumaßnahmen oder Lieferverkehre hinzu, sind Stauerscheinungen häufig unvermeidbar. Zur Staureduzierung werden die Lichtsignalanlagen verkehrabhängig gesteuert, um in Abhängigkeit vom jeweiligen Verkehrsaufkommen einen für alle Verkehrsteilnehmer möglichst günstigen Verkehrsfluss zu erzeugen.

Unabhängig vom motorisierten Individualverkehr stehen den Verkehrsteilnehmern aber auch der Öffentliche Nahverkehr u.a. am U-Bahnhof Kurt-Schumacher-Platz und das Radverkehrsnetz zur Verfügung.

Frage 3c: Sofern der Senat konkrete Maßnahmen zur Staureduzierung beabsichtigt, welche Auswirkungen erwartet, kennt oder prognostiziert der Senat auf die parallel zum Stau verlaufenden Straßenverbindungen und die angrenzenden Wohnviertel?

Antwort zu 3c: Voraussetzung für einen reibungslosen Verkehrsablauf sind ausreichende Verkehrswege für alle Verkehrsteilnehmer, die naturgemäß in einem eng bebauten städtischen Raum nicht immer verfügbar sind. Hauptstraßen sollen dabei den Verkehr bündeln und über verkehrabhängig gesteuerte Lichtsignalanlagen bestmöglich abwickeln. Durch Verkehrsmanagementmaßnahmen soll eine gleichmäßige Verteilung des Verkehrsaufkommens im Hauptverkehrsstraßennetz gesichert werden. Angrenzende Wohnviertel werden als geschwindigkeitsbegrenzte Zonen (Tempo 30-Zone) ausgewiesen und verkehrsberuhigt.

Berlin, den 14. März 2017

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner

.....

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Mrz. 2017)